Deutscher Bundestag
3. Wahlperiode

Drucksache 1683

Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler
9 — 91202 — 2648/60

Bonn, den 11. März 1960

An den Herrn
Präsidenten des Deutschen Bundestages

Hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Gesetzes über Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen (Eisenbahnkreuzungsgesetz)

nebst Begründung (Anlage 1) mit der Bitte, die Beschlußfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist der Bundesminister für Verkehr.

Der Bundesrat hat zu der Gesetzesvorlage in seiner 214. Sitzung am 5. Februar 1960 gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes wie aus Anlage 2 ersichtlich Stellung genommen.

Im übrigen hat der Bundesrat gegen den Entwurf keine Einwendungen erhoben. Er ist der Ansicht, daß das Gesetz seiner Zustimmung bedarf.

Die Stellungnahme der Bundesregierung zu den Änderungsvorschlägen des Bundesrates ist in der Anlage 3 dargelegt.

Für den Bundeskanzler
Der Bundesminister der Justiz
Schäffer

Druck: Bonner Universitäts-Buchdruckerei, Bonn
Alleinvertrieb: Dr. Hans Heger
Bad Godesberg, Goethestraße 54, Telefon 35 51

Anlage 1

Entwurf eines Gesetzes über Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen (Eisenbahnkreuzungsgesetz)

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

§ 1

(1) Dieses Gesetz gilt für Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen.

(2) Kreuzungen sind entweder höhengleich (Bahnübergänge) oder nicht höhengleich (Überführungen und Unterführungen).

(3) Eisenbahnen im Sinne dieses Gesetzes sind die Eisenbahnen, die dem öffentlichen Verkehr dienen, sowie die Eisenbahnen, die nicht dem öffentlichen Verkehr dienen, wenn die Betriebsmittel auf Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs übergehen können (Anschlußbahnen).

(4) Straßen im Sinne dieses Gesetzes sind die öffentlichen Straßen, Wege und Plätze.

(5) Straßenbahnen, die nicht im Verkehrsraum einer öffentlichen Straße liegen, werden, wenn sie Eisenbahnen kreuzen, wie Straßen, wenn sie Straßen kreuzen, wie Eisenbahnen behandelt. Straßenbahnen, die im Verkehrsraum einer öffentlichen Straße liegen, sind wie Straßen zu behandeln.

(6) Beteiligte an einer Kreuzung sind das Unternehmen, das die Baulast des Schienenweges der kreuzenden Eisenbahn trägt, und der Träger der Baulast der kreuzenden Straße.

§ 2

(1) Neue Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen, die nach der Beschaffenheit ihrer Fahrbahn geeignet und dazu bestimmt sind, einen allgemeinen Kraftfahrzeugverkehr aufzunehmen, sind als Überführungen oder Unterführungen herzustellen.

(2) In Einzelfällen, insbesondere bei schwachem Verkehr, kann die Anordnungsbehörde Ausnahmen zulassen. Dabei kann angeordnet werden, welche Sicherungsmaßnahmen an der Kreuzung zu treffen sind.

§ 3

Wenn und soweit es die Sicherheit oder die Abwicklung des Verkehrs unter Berücksichtigung der übersehbaren Verkehrsentwicklung erfordert, sind nach Maßgabe der §§ 5 bis 7 Kreuzungen

1. zu beseitigen oder
2. durch Baumaßnahmen, die den Verkehr an der Kreuzung vermindern, zu entlasten oder
3. durch den Bau von Überführungen oder Unterführungen oder in sonstiger Weise zu ändern.

§ 4

(1) Erfordert die Linienführung einer neu zu bauenden Straße oder Eisenbahn eine Kreuzung, so hat der andere Beteiligte die neue Kreuzungsanlage zu dulden. Seine verkehrlichen und betrieblichen Belange sind angemessen zu berücksichtigen.

(2) Ist eine Kreuzungsanlage durch eine Maßnahme nach § 3 zu ändern, so haben die Beteiligten die Änderung zu dulden. Ihre verkehrlichen und betrieblichen Belange sind angemessen zu berücksichtigen.

§ 5

Über Art, Umfang und Durchführung einer nach §§ 2 oder 3 durchzuführenden Maßnahme sowie über die Verteilung der Kosten sollen die Beteiligten eine Vereinbarung treffen.

§ 6

Kommt eine Vereinbarung nicht zustande, so kann jeder Beteiligte eine Anordnung im Kreuzungsrechtsverfahren beantragen.

§ 7

Die Anordnungsbehörde kann das Kreuzungsrechtsverfahren auch ohne Antrag einleiten, wenn die Sicherheit des Verkehrs eine Maßnahme erfordert. Sie kann verlangen, daß die Beteiligten Pläne für Maßnahmen nach § 3 vorlegen.

§ 8

(1) Wenn an der Kreuzung ein Schienenweg der Deutschen Bundesbahn beteiligt ist, entscheidet als Anordnungsbehörde der Bundesminister für Verkehr.

(2) In sonstigen Fällen entscheidet als Anordnungsbehörde die von der Landesregierung bestimmte Behörde oder, wenn eine Bundesfernstraße beteiligt ist, die für ihre Verwaltung zuständige oberste Landesbehörde im Auftrag des Bundes.

§ 9

(1) Vor der Entscheidung sind neben den Beteiligten die Gemeinden und Gemeindeverbände, soweit sie von der Maßnahme betroffen werden, und die zuständigen Landesplanungsbehörden zu hören, außerdem sonstige Stellen, die vom Bundesminister für Verkehr durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates bestimmt werden. Jeder Beteiligte kann vor der Entscheidung mündliche Verhandlungen beantragen.

(2) Die Beteiligten sind verpflichtet, der Anordnungsbehörde jede für die Entscheidung erforderliche Auskunft zu erteilen.

§ 10

(1) Wird eine Maßnahme nach §§ 2 oder 3 angeordnet, so ist über Art und Umfang der Maßnahme, über die Duldungspflicht sowie über die Rechtsbeziehungen der Beteiligten und die Kostentragung zu entscheiden.

(2) Die Anordnungsbehörde kann auf Antrag eines Beteiligten bestimmen, von welchem der Beteiligten und nach welchem der für sie geltenden Planfeststellungsverfahren die Maßnahme durchzuführen ist.

(3) Ist eine Maßnahme, die die Sicherheit des Verkehrs erfordert, unaufschiebbar, so kann über Art und Umfang und über die Duldungspflicht vorab entschieden werden.

(4) Sind sich die Beteiligten über die durchzuführende Maßnahme einig oder ist die Maßnahme bereits durchgeführt, so kann auf Antrag über die Kostentragung entschieden werden.

(5) Bestehen zwischen den Beteiligten Meinungsverschiedenheiten darüber, ob eine öffentliche Straße nach der Beschaffenheit ihrer Fahrbahn geeignet und dazu bestimmt ist, einen allgemeinen Kraftfahrzeugverkehr aufzunehmen, so kann auf Antrag eines Beteiligten die Anordnungsbehörde darüber entscheiden.

(6) Die Entscheidung ist mit Gründen zu versehen und den Beteiligten zuzustellen.

§ 11

(1) Die Kosten der nach §§ 2 oder 3 durchzuführenden Maßnahmen hat der Veranlasser zu tragen. Sind mehrere Beteiligte Veranlasser, so sind die Kosten nach Maßgabe ihrer Veranlassung zu teilen.

(2) Erwachsen einem Beteiligten durch die Maßnahme Vorteile, so sind sie bei der Kostenregelung dem anderen Beteiligten gegenüber auszugleichen (Vorteilsausgleich).

§ 12

(1) Veranlasser ist,

1. wer einen neuen Verkehrsweg baut,
2. wer einen Verkehrsweg baulich ändert oder
3. derjenige, auf dessen Verkehrsweg die Sicherheit oder die Abwicklung des Verkehrs die Maßnahme erfordert.

(2) Eine bauliche Änderung (Absatz 1 Nr. 2) liegt insbesondere vor, wenn die Höhe oder die Breite des Verkehrsraums, die Zahl oder die Breite der Fahrspuren, die Zahl oder der Abstand der Gleise, die Linienführung oder die Tragfähigkeit des Verkehrsweges geändert werden.

(3) Bei der Ermittlung des Ausmaßes der Veranlassung sind die Stärke des Verkehrs und die Inanspruchnahme der Kreuzung durch die Beteiligten zu berücksichtigen. Der Bundesminister für Verkehr wird ermächtigt, hierüber mit Zustimmung des Bundesrates eine Rechtsverordnung sowie allgemeine Verwaltungsvorschriften zu erlassen.

§ 13

(1) Die Anlagen an Kreuzungen, soweit sie Eisenbahnanlagen sind, hat der Eisenbahnunternehmer, soweit sie Straßenanlagen sind, der Träger der Straßenbaulast auf seine Kosten zu erhalten und bei Bahnübergängen auch in Betrieb zu halten. Die Erhaltung umfaßt die laufende Unterhaltung und die Erneuerung. Betriebskosten sind die örtlich entstehenden persönlichen und sächlichen Aufwendungen.

(2) An Bahnübergängen gehören

1. zu den Eisenbahnanlagen das sowohl dem Eisenbahnverkehr als auch dem Straßenverkehr dienende Kreuzungsstück, die Schranken, Warnkreuze und Blinklichter sowie andere der Sicherung des sich kreuzenden Verkehrs dienende Eisenbahnzeichen,
2. zu den Straßenanlagen die Sichtflächen, die Warnzeichen und Merktafeln (Baken) sowie andere der Sicherung des sich kreuzenden Verkehrs dienende Straßenverkehrszeichen.

(3) Eisenbahnüberführungen gehören zu den Eisenbahnanlagen, Straßenüberführungen zu den Straßenanlagen.

§ 14

(1) Wird eine neue Kreuzung als Über- oder Unterführung hergestellt, so hat der Veranlasser die hierdurch verursachte erhöhte Erhaltungs- und Betriebslast des anderen Beteiligten abzulösen; hierbei ist für die Kreuzungsanlagen eine Benutzungsdauer von zwanzig Jahren zugrunde zu legen.

(2) Wird ein Bahnübergang durch eine Über- oder Unterführung ersetzt, so hat jeder Beteiligte seine veränderten Erhaltungs- und Betriebskosten ohne Ausgleich zu tragen.

(3) Bei sonstigen Änderungen einer Kreuzung und bei der Herstellung eines neuen Bahnübergangs hat der Veranlasser dem anderen Beteiligten die hierdurch verursachten erhöhten Erhaltungs- und Betriebskosten zu erstatten.

§ 15

Zur Förderung der Beseitigung von Bahnübergängen und für andere Maßnahmen nach § 3 kann die Anordnungsbehörde nach Maßgabe ihr hierfür zur Verfügung stehender Mittel den Beteiligten Zuschüsse gewähren.

§ 16

Die Aufsichtsbehörden haben die Durchführung der Anordnungen nach diesem Gesetz sicherzustellen.

§ 17

(1) Die Erhaltung bestehender Kreuzungen regelt sich mit dem Inkrafttreten des Gesezes nach § 13.

(2) Bisherige Vereinbarungen, die sich auf Kreuzungen zwischen Straßen und Anschlußbahnen beziehen, gelten fort.

(3) Die bisherige Kostenregelung für Änderungen, die bei Inkrafttreten dieses Gesetzes bereits in der Ausführung begriffen sind, bleibt bestehen.

(4) Erstattungspflichten nach § 8 Abs. 2 des Gesetzes über Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen vom 4. Juli 1939 (Reichsgesetzbl. I S. 1211) erlöschen mit dem Inkrafttreten dieses Gesetzes.

§ 18

Das Gesetz über Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen vom 4. Juli 1939 (Reichsgesetzbl. I S. 1211), die Verordnung zur Durchführung des Gesetzes über Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen vom 5. Juli 1939 (Reichsgesetzbl. I S. 1215) und die Zweite Verordnung zur Durchführung des Gesetzes über Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen vom 30. August 1941 (Reichsgesetzbl. I S. 546) treten als Bundesrecht außer Kraft.

§ 19

Dieses Gesetz tritt am . . . . . in Kraft.

Begründung

A. Allgemein

I.

Die zunehmende Dichte des Verkehrs auf Schiene und Straße erfordert umfangreiche Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit an Kreuzungen. In erster Linie gilt es, alle diejenigen Bahnübergänge durch Über- oder Unterführungen zu ersetzen, die den Verkehr in unzuträglicher Weise behindern und bei denen die Verkehrssicherheit auf andere Weise nicht mehr gewährleistet werden kann. Viele andere Kreuzungsanlagen müssen geändert werden, um eine flüssigere Abwicklung des Verkehrs zu erreichen und die Sicherungseinrichtungen dem gesteigerten Verkehr anzupassen.

Hierzu bedarf es einer Rechtsgrundlage, nach der die erforderlichen Maßnahmen getroffen und durchgeführt werden können.

Das derzeitige Gesetz über Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen vom 4. Juli 1939 (RGBl. I S. 1211) ist hierfür nicht mehr geeignet.

Neben verfassungsrechtlichen Gründen, die den Erlaß von Anordnungen nach dem Gesetz von 1939 erschweren, ist es besonders die starre Kostenregelung, die seine Anwendung auf erhebliche Schwierigkeiten stoßen läßt. Da nach dem geltenden Recht die Kosten für Maßnahmen an Bahnübergängen ohne Rücksicht auf die Interessenlage von beiden Teilen je zur Hälfte zu tragen sind, haben sich nicht nur Finanzierungsschwierigkeiten, sondern auch langwierige rechtliche Auseinandersetzungen ergeben; dadurch wurde in vielen Fällen die Durchführung der erforderlichen Maßnahmen erheblich verzögert.

Der Entwurf soll die Rechtsverhältnisse an Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen im ganzen neu ordnen. Er will den bisherigen Schwierigkeiten vor allem durch eine Kostenregelung begegnen, die der wahren Interessenlage entspricht und die außerdem den verkehrspolitischen Grundsätzen über die Herstellung gleicher Wettbewerbsbedingungen aller Binnenverkehrsträger Rechnung trägt. Nach den gleichen Grundsätzen sollen künftig auch die durch die Inbetriebhaltung, die laufende Unterhaltung und die Erneuerung entstehenden Lasten verteilt werden.

II.

Die Neuordnung des Kreuzungsrechts beruht auf folgenden Leitgedanken:

1. Die an einer Kreuzung Beteiligten sind verpflichtet, sich untereinander um eine Verständigung über die zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse erforderlichen Maßnahmen zu bemühen.
2. Kommt eine Einigung nicht zustande, so kann die im Gesetz bestimmte Behörde angerufen werden, die in einem besonderen Verfahren die notwendigen Maßnahmen anordnet. Hierbei soll die künftige Verkehrsentwicklung berücksichtigt werden, um eine wirtschaftliche Verwendung der eingesetzten Mittel zu gewährleisten.
3. Die Anordnungsbehörde kann auch von Amts wegen tätig werden, wenn die Verkehrssicherheit es erfordert.
4. Die Kosten werden nach dem Veranlassungsprinzip verteilt: wer eine neue Kreuzung herstellt oder Anlaß zur Änderung einer bestehenden Kreuzung gibt (z. B. Zunahme des Verkehrs auf seinem Verkehrsweg), hat die hierdurch entstehenden Kosten zu übernehmen. Sind beide Beteiligte Veranlasser, so werden beide an den Kosten beteiligt. Vorteile, die dem Nichtveranlasser entstehen, sind dem Kostenpflichtigen gegenüber auszugleichen.
5. Die Anordnungsbehörde soll nach Maßgabe ihrer Mittel im Bedarfsfalle (z. B. leistungsschwachen Kreisen, Gemeinden und nicht-bundeseigenen Eisenbahnen) Zuschüsse zu den Kosten geben können.
6. Für die Durchführung der angeordneten Maßnahmen sind die für die Beteiligten zuständigen Aufsichtsbehörden verantwortlich.

III.

Der Entwurf erfaßt alle Kreuzungen von Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs im Sinne der §§ 1 und 2 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes vom 29. März 1951 (BGBl. I S. 225) und öffentlichen Straßen sowie von Straßenbahnen und diesen Verkehrswegen. Die Gesetzgebungskompetenz des Bundes beruht auf Artikel 73 Nr. 6 sowie auf Artikel 74 Nr. 22 und 23 GG. Aus der Besonderheit des Verkehrsweges Eisenbahn und dem Sachzusammenhang ergibt sich, daß die auf Artikel 73 Nr. 6 und Artikel 74 Nr. 23 GG gestützte Gesetzgebungskompetenz sich auch auf die Regelung der Fälle erstreckt, in denen sich eine Eisenbahn und eine nicht zu den Landstraßen des Fernverkehrs gehörende Straße kreuzen.

IV.

1. Durch Einführung des Veranlassungsprinzips ändern sich die Kostenanteile für die Maßnahmen zur Änderung und Ergänzung von Kreuzungsanlagen gegenüber der bisherigen Rechtslage in Mio DM/Jahr wie folgt:

	DB	Bund	Länder	Kreise	Gemeinden
alt	71	33	16	10	13
neu	35	47	25	16	20

Diese Zahlen betreffen die Kreuzungen von Strekken der Deutschen Bundesbahn und allen vom Gesetz erfaßten Straßen des Bundes, der Länder und der Gemeinden. Hierbei ist die voraussichtliche Entwicklung für die nächsten 15 bis 20 Jahre berücksichtigt.

2. Da die gesetzliche Regelung der Erhaltungslast auch dort Platz greifen soll, wo bisher abweichende Vereinbarungen bestanden haben, werden sich in diesen Fällen die Aufwendungen der betroffenen Straßenbaulastträger und Eisenbahnen verlagern. Im ganzen gesehen, wird sich die finanzielle Gesamtbelastung der Eisenbahnen auf der einen Seite und des Bundes, der Länder und der Gemeinden auf der anderen Seite jedoch nur wenig verändern.

3. Eine zusätzliche Belastung des Bundeshaushalts tritt nicht ein, weil der die Bundesfernstraßen betreffende Betrag aus den durch das Straßenbaufinanzierungsgesetz aufgebrachten Mitteln gedeckt werden kann.

B. Einzelne Vorschriften

Zu § 1

§ 1 bestimmt den sachlichen Geltungsbereich des Gesetzes.

Gegenüber dem Gesetz von 1939 wird der Kreis der Straßen erweitert, indem nunmehr außer den kraftfahrzeugfähigen Straßen auch alle sonstigen öffentlichen Straßen, Wege und Plätze in die gesetzliche Regelung einbezogen werden. Das ist notwendig, weil auch bei Kreuzungen von Eisenbahnen und nichtkraftfahrzeugfähigen Straßen eine Gefahrenlage für den Verkehr eintreten kann, zu deren Beseitigung es einer gesetzlichen Regelung bedarf. Allerdings gelten für die nichtkraftfahrzeugfähigen Straßen nicht die gleichen strengen Vorschriften wie für die kraftfahrzeugfähigen (vgl. § 2). Öffentliche Straßen, Wege und Plätze im Sinne des Gesetzes sind Straßen, Wege und Plätze, die mit öffentlichrechtlicher Wirkung dem allgemeinen Verkehr gewidmet sind (öffentliche Straßen im Rechtssinne).

Neben den Eisenbahnen, die dem öffentlichen Verkehr dienen, werden auch die privaten Eisenbahnen einbezogen, die mit öffentlichen Eisenbahnen durch einen Schienenweg verbunden sind, so daß ihre Fahrzeuge übergeführt werden können. Das entspricht dem bisherigen Recht und ist notwendig, weil an Kreuzungen dieser sogenannten Anschlußbahnen die gleichen Gefahren für den Verkehr auftreten wie bei den öffentlichen Eisenbahnen.

Hinsichtlich der Straßenbahnen ist es bei der bisherigen Rechtslage verblieben. Straßenbahnen sind die Schienenbahnen, die als Straßenbahnen zugelassen sind.

Zu § 2

Das Verbot der Errichtung neuer höhengleicher Kreuzungen von Eisenbahnen und kraftfahrzeugfähigen Straßen entspricht dem bisherigen Recht. Hieran muß festgehalten werden. Andererseits dürfen nicht die Fälle außer Betracht bleiben, in denen auch unter Berücksichtigung der übersehbaren Verkehrsentwicklung vom Bau von Über- oder Unterführungen abgesehen werden kann, weil der Verkehr auf andere Weise ausreichend zu sichern ist und weil die Kosten für eine Brücke zu einer unverhältnismäßig hohen Belastung des Veranlassers führen müßten. Für Kreuzungen mit schwachem Verkehr sind daher Ausnahmen zugelassen. Die Anordnungsbehörde hat sorgfältig zu prüfen, ob sie bei Abwägung aller Interessen von der Ausnahme Gebrauch machen kann und welche Sicherungsmaßnahmen ausreichen.

Unter Kraftfahrzeugverkehr ist der Verkehr mit Kraftwagen zu verstehen. Die Benutzbarkeit eines Weges z. B. für Fahrräder mit Hilfsmotor macht ihn noch nicht kraftfahrzeugfähig im Sinne des Eisenbahnkreuzungsgesetzes, obwohl es sich bei diesem Verkehrsmittel auch um Kraftfahrzeuge im Sinne des Straßenverkehrsgesetzes handelt (vgl. § 27 Abs. 1 in Verbindung mit § 1 Abs. 2 StVG). Ob eine Straße kraftfahrzeugfähig ist, richtet sich nach dem baulichen Zustand und der Verkehrsauffassung. Auch ein Weg, der ursprünglich nicht für den Verkehr mit Kraftfahrzeugen vorgesehen war, kann unbeschadet der behördlichen Beschränkungsbefugnisse nach § 4 StVO als für den Kraftfahrzeugverkehr bestimmt angesehen werden.

Zu § 3

§ 3 zählt die Maßnahmen auf, die an vorhandenen Kreuzungen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und der Verkehrsabwicklung getroffen werden können.

Welche Maßnahme gewählt wird, richtet sich nach der Besonderheit des einzelnen Falles. Soweit es sich um die Beseitigung einer Gefahrenlage handelt, ist der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit der Mittel zu beachten. Dabei soll auch die künftige Entwicklung des Verkehrs nicht außer Betracht bleiben, weil wegen des unter Umständen sehr erheblichen Kostenaufwands nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten verfahren werden muß.

Bei der unter Nummer 1 vorgesehenen Beseitigung der Kreuzung handelt es sich um die völlige Aufhebung eines der beiden an der Kreuzung beteiligten Verkehrswege.

Eine Baumaßnahme nach Nummer 2 ist z. B. der Bau einer Umgehungsstraße, durch die der Hauptverkehrsstrom von der Kreuzung abgeleitet wird, so daß sie nur noch von dem örtlichen oder Anliegerverkehr benutzt wird.

Unter dem Begriff „in sonstiger Weise zu ändern" sind alle Maßnahmen zu verstehen, die geeignet sind, die Verkehrsverhältnisse an der Kreuzung zu verbessern. In Frage kommen z. B. die Ergänzung von Kreuzungsbauwerken, der Einbau von Blinklichtanlagen und neuzeitlichen Fernmelde- und Zugmeldeeinrichtungen.

Zu § 4

Die Duldungspflicht des einen Verkehrswegs gegenüber Maßnahmen, die der Verkehr auf dem anderen kreuzenden Verkehrsweg erfordert, hat öffentlich-rechtlichen Charakter und entspricht der Sozialbindung des Eigentums. Wegen ihrer Bedeutung für die Rechtsbeziehungen der beiden Beteiligten ist es geboten, sie im Gesetz hervorzuheben, andererseits aber auch auf die zu berücksichtigenden Belange des duldenden Teils hinzuweisen. Ein Anspruch auf Entgelt entsteht durch die Duldung nicht.

Zu § 5

Das Gebot an die Beteiligten, sich wegen der zu treffenden Maßnahme um eine Einigung zu bemühen, ist eines der Hauptanliegen der Neuordnung. Die Beteiligten haben die Pflicht, zunächst selbst miteinander zu verhandeln und zu versuchen, ihre Belange aufeinander abzustimmen. Sie können in der Vereinbarung alle mit der Maßnahme an der Kreuzung zusammenhängenden Rechtsbeziehungen ordnen; sie können sich aber auch auf Teilgebiete beschränken und zur Regelung der noch streitigen Fragen die Anordnungsbehörde anrufen. Der Weg zur Anordnungsbehörde soll ihnen erst dann offenstehen, wenn sie sich selbst ernsthaft um ein Übereinkommen bemüht haben. Das Nichtzustandekommen einer Vereinbarung ist allerdings keine förmliche Zulässigkeitsvoraussetzung für das Kreuzungsrechtsverfahren.

Zu § 6

Jeder Beteiligte hat die Möglichkeit, nach vergeblichen Einigungsbemühungen die Entscheidungen im Kreuzungsrechtsverfahren zu beantragen. Das Kreuzungsrechtsverfahren ist ein förmliches Verfahren, das den Beteiligten eine ausreichende Gewähr bietet, ihre Interessen zu wahren.

Zu § 7

Die Anordnungsbehörde kann auch von Amts wegen ein Verfahren einleiten, wenn nach ihrer Auffassung die Verkehrssicherheit an einer Kreuzung ernsthaft bedroht ist, die Beteiligten es aber offensichtlich versäumen, sich wegen der erforderlichen Maßnahme ins Benehmen zu setzen oder einen Antrag nach § 6 zu stellen. Damit wird der Anordnungsbehörde neben den Beteiligten eine eigene Verantwortung übertragen, für die Verkehrssicherheit an Kreuzungen zu sorgen. Zur Vorbereitung ihrer Entscheidung kann die Anordnungsbehörde von den Beteiligten die Vorlage von Plänen verlangen.

Zu § 8

Die Bestimmung, welche Behörde die Entscheidung im Kreuzungsrechtsverfahren zu treffen hat, ist von erheblicher Bedeutung. Nach bisherigem Recht ist der Bundesminister für Verkehr für den Erlaß einer Anordnung zuständig; er ist hierbei an das Einvernehmen der Landesbehörden gebunden, auf die die Befugnisse nach § 4 des Gesetzes von 1939 übergegangen sind.

Es ist streitig, ob eine gleichartige Regelung verfassungsrechtlich noch zulässig wäre. Außerdem hat sich herausgestellt, daß die Bindung der Anordnungsbehörde an das Einvernehmen anderer Stellen häufig dazu führt, das Gesetz unanwendbar zu machen. Deshalb muß die Entscheidungsbefugnis jeweils einer Stelle allein übertragen werden, die dann auch die Verantwortung für die zu treffenden Maßnahmen trägt. Die Beteiligten, in deren Belange eine Anordnung erheblich eingreifen kann, haben die Möglichkeit, die Entscheidung im Verwaltungsrechtsweg überprüfen zu lassen.

Soweit die Deutsche Bundesbahn beteiligt ist, ist in Hinblick auf Artikel 87 GG der Bundesminister für Verkehr Anordnungsbehörde. Er kann auch am besten die Vorrangigkeit der einzelnen Fälle beurteilen. Da nicht alle Gefahrenpunkte an Kreuzungen auf einmal beseitigt werden können, ist eine Auswahl nach der Dringlichkeit unvermeidbar.

In allen übrigen Fällen entscheidet die von der Landesregierung bestimmte Landesbehörde bzw., wenn eine Bundesfernstraße beteiligt ist, die für ihre Verwaltung zuständige oberste Landesbehörde als Auftragsverwaltung nach Artikel 90 Abs. 2 GG in Verbindung mit Artikel 85 GG.

Zu § 9

Der Bundesminister für Verkehr kann durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates diejenigen Stellen bestimmen, die außer den Beteiligten und den im Gesetz genannten Stellen vor Erlaß der Anordnung im Kreuzungsrechtsverfahren zu hören sind. Damit soll erreicht werden, daß auch die Belange sonstiger durch die Gestaltung der Kreuzung betroffener Körperschaften und Personenkreise in Betracht gezogen werden können.

Die Pflicht der Beteiligten, die für die Entscheidung notwendigen Auskünfte zu erteilen, erleichtert es

der Anordnungsbehörde, den Sachverhalt zu klären und die Grundlagen für ihre Entscheidung zusammenzutragen.

Zu § 10

Eine Anordnung kann alle mit der Maßnahme an der Kreuzung zusammenhängenden Rechtsbeziehungen zwischen den Beteiligten regeln. Falls die Maßnahme nur mit Hilfe eines Planfeststellungsverfahrens durchgeführt werden kann, stellt die Anordnung den Rahmen dar, innerhalb dessen die Einzelheiten und ihre technische Durchführung im Planfeststellungsverfahren geregelt werden. Rechte Dritter bleiben durch die Entscheidung im Kreuzungsrechtsverfahren unberührt. Soweit sie der Durchführung der Maßnahme entgegenstehen, sind sie besonders, sei es im Planfeststellungsverfahren, sei es auf sonstige, je nach der Art des betroffenen Rechts in Frage kommende Weise zu regeln. Bei der Entscheidung über die Art der anzuordnenden Maßnahme sollen auch die finanziellen Möglichkeiten der Beteiligten Berücksichtigung finden.

Sind für die Durchführung der Maßnahme zwei Planfeststellungsverfahren möglich (z. B. § 17 des Bundesfernstraßengesetzes und § 36 des Bundesbahngesetzes), so bestimmt auf Antrag die Anordnungsbehörde, nach welchem Verfahren der Plan festzustellen ist. Für ihre Entscheidung wird maßgebend sein, bei welchem der Beteiligten im Einzelfall das Schwergewicht liegt.

Ist eine Maßnahme zur Beseitigung einer Gefahrenlage an einer Kreuzung unaufschiebbar, so kann die Anordnungsbehörde über Art und Umfang der Maßnahme und über die Duldungspflicht vorab entscheiden. Die Anordnung kann sich auch auf die Regelung der Kosten beschränken, wenn die Beteiligten sich im übrigen geeinigt haben oder die Maßnahme bereits durchgeführt und nur noch die Kostenfrage umstritten ist.

Wegen der strengeren Vorschrift für kraftfahrzeugfähige Straßen (§ 2) können zwischen den Beteiligten Meinungsverschiedenheiten darüber auftreten, ob im Einzelfall eine Straße als kraftfahrzeugfähig anzusehen ist oder nicht. Da hiervon die Gestaltung der Kreuzung abhängt, können nach Absatz 5 die Beteiligten diese Frage durch eine Anordnung entscheiden lassen.

Zu § 11

Nach dem Gesetz von 1939 sind die Kosten für Maßnahmen an bestehenden Kreuzungen, die im Interesse des Kreuzungsverkehrs durchgeführt werden, vom Eisenbahnunternehmer und vom Träger der Straßenbaulast je zur Hälfte zu tragen, und zwar ohne Rücksicht darauf, welcher der Beteiligten die Maßnahme verursacht hat. Diese starre Kostenteilung hat sich in der Praxis als ein starkes Hindernis für die Anwendung des Gesetzes ausgewirkt. Sie wird nunmehr beseitigt. An ihre Stelle tritt als wichtigster Grundsatz der Neuordnung die Kostenverteilung nach dem Veranlassungsprinzip. Wer eine neue Kreuzung baut oder wer infolge der Entwicklung des Verkehrs auf seinem Verkehrsweg gezwungen ist, eine bestehende Kreuzung zu ändern, hat für die hieraus erwachsenden Kosten aufzukommen. Wird die Änderung durch Umstände erforderlich, die beide Beteiligte zu vertreten haben, so sind die Kosten nach Maßgabe ihrer Anteile an der Veranlassung aufzuteilen. Das gilt auch für den Fall, daß mehr als zwei Beteiligte an einer Kreuzung vorhanden sind, etwa wenn im Bereich der Kreuzung zwei Straßen verschiedener Baulastträger mit einem Schienenweg zusammentreffen. Sofern die Maßnahme nur unter Einbeziehung aller Beteiligten getroffen werden kann, sind alle in der Anordnung zu erfassen.

Zu den Kosten zählen alle Aufwendungen, die vorübergehend oder dauernd durch die Maßnahme bedingt sind, z. B. auch die erhöhten Betriebskosten für das durch Bauarbeiten an einer Kreuzung verursachte Langsamfahren von Eisenbahnzügen. Auch die Kosten, die durch die Vorlage von Plänen nach § 7 entstehen, können als Kosten der Maßnahme berücksichtigt werden.

Ist ein Beteiligter auf Grund sonstiger gesetzlicher Bestimmungen, z. B. durch die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung, verpflichtet, eine Maßnahme an der Kreuzung durchzuführen, so wird er nicht schon dadurch zum Veranlasser, vielmehr ist auch in diesem Falle entscheidend, wessen Verkehrsentwicklung die Maßnahme verlangt.

Der Vorteilsausgleich soll verhindern, daß dem Nichtveranlasser durch die Maßnahme finanzielle Vorteile zufließen, z. B. durch Wegfall der Kosten für die Inbetriebhaltung einer Schranke. Er soll dann einen entsprechenden Beitrag zu den Kosten leisten.

Zu § 12

§ 12 erläutert, welcher Beteiligte Veranlasser und was im einzelnen als bauliche Änderung zu verstehen ist.

Es wird darauf verzichtet, für die Errechnung der Verkehrsentwicklung einen bestimmten Ausgangszeitpunkt vorzusehen, weil es sich als unmöglich erwiesen hat, einen Zeitpunkt zu finden, der als zuverlässige Grundlage dienen kann. Entscheidend ist der Verkehrsumfang auf beiden Verkehrswegen zur Zeit des Erlasses der Anordnung unter Berücksichtigung der bisherigen und der voraussehbaren Verkehrsentwicklung.

Die Ermittlung der anteiligen Veranlassung kann unter Umständen recht schwierig sein. Da es nicht möglich ist, alle Gesichtspunkte, die im Einzelfall als beachtenswert in Frage kommen, im Gesetz aufzuzählen, soll der Bundesminister für Verkehr durch Rechtsverordnung oder in allgemeinen Verwaltungsvorschriften Richtlinien aufstellen; im Gesetz selbst sind nur die Grundlagen für die Errechnung, nämlich die Stärke des Verkehrs und die Inanspruchnahme der Kreuzung festgelegt.

Zu § 13

Die Neuregelung der Erhaltungs- und Betriebslast gilt nicht nur für neue oder auf Grund dieses Gesetzes geänderte Kreuzungen, sondern für alle be-

stehenden Kreuzungen, und zwar auch dann, wenn bisher eine andere Regelung vereinbart war (vgl. § 17 Abs. 1).

Die Aufzählung, was bei Bahnübergängen den Eisenbahnanlagen und was den Straßenanlagen zuzurechnen ist, ist nicht erschöpfend; sie dient der Klarstellung, um in den aufgeführten Beispielen Meinungsverschiedenheiten zu vermeiden.

Zu § 14

In Anwendung des Veranlassungsprinzips hat ein Veranlasser auch die durch eine neue Kreuzung verursachten erhöhten Kosten für die Erhaltung und den Betrieb zu tragen. Sie ist in Geld abzulösen, wobei aus praktischen Gründen eine Benutzungsdauer der Kreuzungsanlage von 20 Jahren zugrundegelegt wird. Über die Zahlung des Ablösungsbetrages ist eine Vereinbarung (z. B. über Ratenzahlung, Stundung) möglich, auch eine andere Benutzungsdauer der Kreuzungsanlage kann durch Vereinbarung für die Ablösung zugrundegelegt werden.

Anders ist es nach Absatz 2 bei der Beseitigung eines Bahnübergangs durch eine Über- oder Unterführung. In diesem Falle soll jeder Beteiligte seine durch die Änderung bedingten Erhaltungs- und Betriebskosten ohne Ausgleich selbst tragen. Diese Vorschrift soll den Ersatz von Bahnübergängen durch Über- oder Unterführungen dadurch erleichtern, daß der Veranlasser nur die Baumittel, nicht aber zusätzlich noch die Mittel für die Ablösung der Erhaltungs- und Betriebskosten aufzubringen hat. Bei sonstigen Änderungen bestehender Kreuzungsanlagen oder bei der Herstellung neuer Bahnübergänge dagegen hat der Veranlasser dem anderen Beteiligten die durch seine Maßnahme verursachten erhöhten Erhaltungs- und Betriebslasten auf unbeschränkte Zeit zu erstatten.

Zu § 15

§ 15 ermöglicht es der Anordnungsbehörde, Mittel zur Förderung der Beseitigung von Bahnübergängen und zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse an Kreuzungen bereitzustellen, und schafft die haushaltsrechtliche Grundlage für die Bewilligung dieser Mittel durch die parlamentarischen Körperschaften des Bundes und der Länder.

Zu § 16

Die Vollstreckung einer Anordnung ist Sache der für die Beteiligten zuständigen Aufsichtsbehörden, die damit an der Verantwortung für die Beseitigung der Gefahrenzustände an Kreuzungen teilhaben. Dies gilt auch für die Vorlage von Plänen nach § 7. In welcher Weise die Aufsichtsbehörden vorgehen, bestimmen die für sie geltenden Vorschriften. Gegenüber Gemeinden und Gemeindeverbänden z. B. richtet sich die Durchführung der Anordnungen nach den jeweiligen landesrechtlichen Vorschriften über die Kommunalaufsicht.

Zu § 17

Durch Absatz 1 werden bisherige abweichende Regelungen der Erhaltungslast aufgehoben. Die Absätze 2 bis 4 sind als Übergangsvorschriften erforderlich.

Zu § 18

Mit Inkrafttreten des Gesetzes tritt das bisherige Kreuzungsrecht als Bundesrecht außer Kraft. Als Landesrecht bleibt es fortbestehen, soweit es auf Kreuzungen von Bergbahnen und Straßen, die nicht Landstraßen des Fernverkehrs sind, Anwendung findet.

Anlage 2

Stellungnahme des Bundesrates

1. **§ 1**

   Absatz 3 ist am Ende durch folgende Worte zu ergänzen:

   „und ferner die den Anschlußbahnen gleichgestellten Eisenbahnen".

   Begründung

   In einzelnen Ländern besteht die Möglichkeit, Eisenbahnen des nichtöffentlichen Verkehrs, die nicht Anschlußbahnen sind, diesen rechtlich gleichzustellen und damit dem allgemeinen Eisenbahnrecht zu unterwerfen.

2. **§ 2**

   In Absatz 2 ist nach dem Wort „Kreuzung" das Wort „mindestens" einzufügen.

   Begründung

   Die Ergänzung ist erforderlich, um sicherzustellen, daß die für die Verkehrssicherheit verantwortlichen Behörden auch weitergehende Anordnungen treffen können.

3. **§ 3**

   Die Worte „nach Maßgabe der §§ 5 bis 7" sind durch die Worte „nach Maßgabe der Vereinbarung der Beteiligten (§ 5) oder der Anordnung im Kreuzungsrechtsverfahren (§§ 6 und 7)" zu ersetzen.

   Begründung

   Klarstellung und bessere gesetzestechnische Fassung.

4. **§ 8**

   a) Absatz 1 ist am Ende wie folgt zu ergänzen:

      „im Benehmen mit der von der Landesregierung bestimmten Behörde".

      Begründung

      Die Mitwirkung der Landesdienststellen ist notwendig, weil die Hoheitsbereiche des Bundes und des Landes berührt werden.

   b) In Absatz 2 sind die Worte „oder, wenn eine . . . im Auftrag des Bundes" zu streichen.

      Begründung

      Es ist verfassungspolitisch bedenklich, die Auftragsverwaltung auf die Fälle auszudehnen, in welchen eine Kreuzung zwischen Bundesfernstraßen und einer Eisenbahn, die nicht zur Deutschen Bundesbahn gehört, in Frage kommt.

      Nach der vom Bundesrat ständig vertretenen Auffassung ist es ferner verfassungspolitisch bedenklich, in Bundesgesetzen die Zuständigkeit von Landesbehörden einer bestimmten Ebene festzulegen; die Zuständigkeitsregelung ist vielmehr der Disposition der Länder vorzubehalten. Dies muß auch in den Fällen gelten, in denen eine Bundesfernstraße beteiligt ist.

      Außerdem ist es untunlich, daß ein Beteiligter gleichzeitig Anordnungsbehörde ist.

5. **§ 9**

   In Absatz 1 ist Satz 1 wie folgt zu fassen:

   „Vor der Entscheidung sind neben den Beteiligten die Gemeinden und Gemeindeverbände, soweit sie von der Maßnahme betroffen werden, und die zuständigen Landesbehörden zu hören, außerdem sonstige Stellen, deren Belange durch die Gestaltung der Kreuzung berührt werden; der Bundesminister für Verkehr wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates diese Stellen zu bestimmen."

   Begründung

   Konkretisierung des Ausmaßes der Ermächtigung (Artikel 80 Abs. 1 Satz 2 GG). Im übrigen siehe Begründung des Änderungsvorschlages zu § 8 Abs. 2.

6. **§ 10**

   a) In Absatz 2 sind die Worte „auf Antrag eines Beteiligten" zu streichen.

      Begründung

      Es muß sichergestellt werden, daß mangels einer Einigung eine Entscheidung über die Art des Planfeststellungsverfahrens getroffen wird.

   b) Absatz 5 ist am Ende wie folgt zu fassen:

      „. . . so kann die Anordnungsbehörde zur Vorbereitung einer Vereinbarung oder einer Anordnung auf Antrag eines Beteiligten darüber entscheiden."

      Begründung

      Klarstellung, daß die in § 10 Abs. 5 zu treffende Entscheidung nur Bedeutung für eine Vereinbarung nach § 5 bzw. für das Kreuzungsrechtsverfahren hat. Eine darüber hinausgehende Wirkung der Entscheidung begegnet verfassungsrechtlichen Bedenken.

7. **§ 11**

   ist wie folgt zu fassen:

   „§ 11

   (1) Beim Bau einer neuen Kreuzung hat der Unternehmer des neu hinzukommenden Verkehrsweges die Kosten der Kreuzung zu tragen. Zu ihnen gehören auch die Kosten der durch die neue Kreuzung notwendigen Änderungen des anderen Verkehrsweges.

(2) Werden eine Eisenbahn und eine Straße gleichzeitig neu angelegt, so haben der Eisenbahnunternehmer und der Träger der Straßenbaulast die Kosten der Kreuzungsanlage je zur Hälfte zu tragen."

8. **§ 12**

ist wie folgt zu fassen:

„§ 12

(1) Wird eine bestehende Kreuzung durch eine Maßnahme nach § 3 geändert, so sind die Änderungskosten wie folgt zu verteilen:

Die Hälfte der Kosten trägt der Träger der Straßenbaulast. Die andere Hälfte tragen bei Kreuzungen mit der Deutschen Bundesbahn diese und der Bund, bei Kreuzungen mit nichtbundeseigenen Eisenbahnen der Eisenbahnunternehmer und das Land je zu gleichen Teilen. Bei Kreuzungen mit Anschlußbahnen und mit Straßenbahnen trägt der Unternehmer der Anschlußbahn oder der Straßenbahn die nach Satz 3 aufzubringenden Kosten allein.

(2) Werden zur verkehrlichen Entlastung eines Bahnübergangs ohne Änderung oder Ergänzung der Kreuzung selbst bauliche Maßnahnahmen getroffen, durch die sich eine sonst notwendige Änderung oder Ergänzung der Kreuzung erübrigt, so beschränkt sich die Beteiligung des Eisenbahnunternehmers oder des Trägers der Straßenbaulast an den baulichen Maßnahmen am anderen Verkehrsweg auf den Kostenanteilsbetrag, der sich für ihn bei Vornahme der ersparten Änderung oder Ergänzung der Kreuzung selbst ergeben würde."

9. **§ 14**

ist wie folgt zu fassen:

„§ 14

(1) Wird eine neue Kreuzung gebaut, so hat im Falle des § 11 Abs. 1 der Unternehmer des neu hinzukommenden Verkehrsweges dem anderen Beteiligten die hierdurch verursachte Erhöhung seiner Erhaltungs- und Betriebskosten zu erstatten und sie vorbehaltlich abweichender Vereinbarungen abzulösen; hierbei ist für die Kreuzungsanlagen eine Benutzungsdauer von zwanzig Jahren zugrunde zu legen. Im Falle des § 11 Abs. 2 hat jeder der Beteiligten seine Erhaltungs- und Betriebskosten ohne Ausgleich zu tragen.

(2) Wird eine Kreuzung geändert, so hat jeder Beteiligte seine veränderten Erhaltungs- und Betriebskosten ohne Ausgleich zu tragen. Ausgenommen hiervon sind die Kosten einer späteren Erneuerung oder Wiederherstellung der Kreuzungsanlage im Falle der Zerstörung durch höhere Gewalt; diese sind wie bei der gleichzeitigen Neuanlegung einer Eisenbahn und einer Straße (§ 11 Abs. 2) zu teilen.

(3) Der Bundesminister für Verkehr wird ermächtigt, über die Berechnung und Zahlung von Ablösungsbeiträgen (Absatz 1 Satz 1) mit Zustimmung des Bundesrates eine Rechtsverordnung sowie Allgemeine Verwaltungsvorschriften zu erlassen."

Begründung

a) *Allgemeines*

Der Gesetzentwurf der Bundesregierung dient vor allem dem Ziel, die Deutsche Bundesbahn gegenüber dem derzeitigen Zustand um jährlich etwa 36 Mio DM zu entlasten. Dies soll im wesentlichen durch Mehrbelastungen der Länder, Gemeinden und Kreise in Höhe von 22 Mio DM erreicht werden. Der Bundesrat vermag seine Zustimmung zu den entsprechenden Änderungen des Kreuzungsrechts jedoch nicht in Aussicht zu stellen. Die Haushaltslage der Länder und Kommunen schließt eine Mehrbelastung dieses Umfangs aus. Eine Überbürdung von 13 Mio DM jährlich von der Deutschen Bundesbahn auf die Kommunen wäre auch mit den Zielsetzungen des Entwurfs eines Straßenbaufinanzierungsgesetzes nicht vereinbar. Eine Subventionierung der Deutschen Bundesbahn auf Kosten der Länder und Gemeinden begegnet schließlich auch verfassungsrechtlichen Bedenken (vgl. Artikel 106 Abs. 4 Nr. 1 und Artikel 87 GG).

Durch die Änderungsvorschläge zu §§ 11 und 12 der Regierungsvorlage wird für die Länder und Kommunen als Träger der Straßenbaulast im wesentlichen an der bisherigen Regelung festgehalten, allerdings mit der Maßgabe, daß die Länder über die bisherige Belastung hinaus bei nichtbundeseigenen Eisenbahnen 50 v. H. des von diesen zu tragenden Anteils übernehmen. Gleichzeitig wird entsprechend der Zielsetzung des Entwurfs eine Entlastung der Bundesbahn dadurch erreicht, daß der Bund die Hälfte des bisher von ihr bei Kreuzungsänderungen zu tragenden Anteils übernimmt. Diese Regelung entspricht der Aufgabenverteilung des Grundgesetzes, nach der allein der Bund für Hilfsmaßnahmen zugunsten der Bundesbahn zuständig ist.

Der Vorschlag des Bundesrates sieht keine Entlastung der Straßenbaulastträger, insbesondere der Landkreise und Gemeinden, vor. Der Bundesrat geht dabei von der Erwartung aus, daß das Straßenbaufinanzierungsgesetz eine wesentliche finanzielle Entlastung der Gemeinden und Landkreise bringen wird.

Die vorgeschlagene Änderung des § 14 ist teilweise eine Folge der Änderung der §§ 11 und 12. Sie verfolgt im übrigen das Ziel, soweit als möglich an der bisher bewährten Regelung festzuhalten.

b) *Im einzelnen*

Zu § 11

Der Änderungsvorschlag erkennt an, daß das im Entwurf der Bundesregierung ange-

wandte Prinzip, daß der Veranlasser mit Vorteilsausgleich die Kosten einer Kreuzungsanlage zu tragen hat, der Gerechtigkeit am nächsten kommt. Die Verwirklichung dieses Prinzips im Entwurf der Bundesregierung hat jedoch den Nachteil, daß sie vor allem in den Fällen, in denen eine Kreuzung geändert wird, zu kaum überwindlichen verwaltungsmäßigen Schwierigkeiten führt. Das hat die Zeit der dreißiger Jahre gezeigt, in der nach Reichsbahnrecht eine ähnliche Regelung bestand. Daher wurde dieses Prinzip durch den Grundsatz der Kostenhalbierung nach dem Kreuzungsgesetz von 1939 abgelöst. Eine Wiedereinführung der 1939 außer Kraft getretenen Regelung würde einen Rückfall in die inzwischen längst überholten Schwierigkeiten der ehemaligen Zeit zur Folge haben. Es erscheint am gerechtesten, von einem gleichgroßen Interesse beider Partner auszugehen.

Zu § 12

Die Unterscheidung zwischen Änderungen der Kreuzung, die nur als örtliche Maßnahme zu werten sind und solchen, die mit dem Ausbau der Verkehrswege auf größere Länge zusammenhängen, bereitet erfahrungsgemäß in der Praxis Schwierigkeiten. Diese werden dadurch vergrößert, daß jeder der beiden Partner versuchen wird, die Maßnahme als eine örtlich begrenzte auszuweisen. Da keiner der beiden bisherigen Kostenträger zusätzlich belastet werden kann, vielmehr die Zielsetzung des Entwurfs eine Entlastung der Bundesbahn erreichen will, wird entsprechend dieser Zielsetzung dem Bund bzw. dem Land die Hälfte des bisher von der Bundesbahn bzw. der nichtbundeseigenen Eisenbahn bei Kreuzungsänderungen zu tragenden Anteils angelastet. Diese Regelung entspricht der Aufgabenverteilung des Grundgesetzes, nach der allein der Bund für Hilfsmaßnahmen zugunsten der Bundesbahn zuständig ist. Entsprechendes gilt für das Land.

Zu § 14

Absatz 1: Die Kostenverteilung entspricht dem Veranlassungsprinzip. Um bei einseitiger Veranlassung eine Verewigung der Ausgleichszahlungen und ständigen Verwaltungsaufwand zu vermeiden, ist grundsätzlich die Ablösung der Erstattungen vorgesehen. Abweichende Vereinbarungen sollen jedoch zulässig sein. Die der Ablösung zugrunde gelegte Benutzungsdauer der Kreuzungsanlage folgt dem Vorschlag der Bundesregierung. Wenn sowohl Eisenbahnunternehmer als auch Straßenbaulastträger Veranlasser sind, bedarf es keines Ausgleiches.

Absatz 2: Eine unterschiedliche Kostenregelung bei Änderung einer Kreuzung, wie es der Entwurf der Bundesregierung in § 14 Abs. 1 und 2 vorsieht, ist nicht gerechtfertigt. Der Grundsatz des § 8 Abs. 3 Satz 1 des Kreuzungsgesetzes von 1939, wonach jeder Beteiligte seine veränderten Unterhaltungskosten ohne Ausgleich zu tragen hat, hat sich bewährt und sollte im Interesse einer Erleichterung jeglicher Maßnahmen wie auch aus Gründen der Verwaltungsvereinfachung gleichmäßig für alle Änderungen von Kreuzungen Anwendung finden. Dabei ist jedoch eine Ausnahmeregelung für den Fall der Erneuerung oder Wiederherstellung der Kreuzungsanlage bei Zerstörung durch höhere Gewalt, auch im Hinblick auf die in der Vergangenheit hierüber aufgetretenen Meinungsverschiedenheiten in Rechtsprechung und Literatur, geboten. Hier ist eine Kostenteilung wie bei gleichzeitiger Neuanlegung einer Eisenbahn und einer Straße angebracht.

Absatz 3: Für die Berechnung von Ablösungsbeträgen gibt es bisher keine allgemein anerkannten Grundsätze. Da eine Regelung aller Einzelheiten im Gesetz nicht möglich ist, soll dies einer Rechtsverordnung des Bundesministers für Verkehr mit Zustimmung des Bundesrates sowie entsprechenden Verwaltungsvorschriften vorbehalten bleiben. In der Rechtsverordnung müßte auch der Zahlungsmodus, z. B. die Möglichkeit von Ratenzahlungen in besonderen Fällen, geregelt werden.

10. **§ 17**

a) Absatz 1 ist wie folgt zu fassen:

„(1) Bestehende, von dem Grundsatz des § 13 abweichende Regelungen über die Erhaltung von Anlagen an Kreuzungen von Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs bleiben so lange in Kraft, bis an der Kreuzung eine wesentliche Änderung oder Ergänzung vorgenommen wird."

Begründung

Es soll bei der bisherigen Regelung des Kreuzungsgesetzes bleiben, um Härten zu vermeiden.

b) Absatz 2 ist wie folgt zu fassen:

„(2) Bisherige Vereinbarungen, die sich auf Kreuzungen zwischen Straßen und Straßenbahnen, Anschlußbahnen sowie den Anschlußbahnen gleichgestellte Eisenbahnen beziehen, gelten fort."

Begründung

Es soll vermieden werden, in die Verträge einzugreifen, die örtlich meist auf kommunaler Ebene geschlossen worden sind.

c) Absatz 4 ist zu streichen.

Begründung

Folge des Änderungsvorschlages zu § 17 Abs. 1.

Anlage 3

Stellungnahme der Bundesregierung zu den Änderungsvorschlägen des Bundesrates

Zu Nr. 1, 2, 3, 4a, 6a, 6b und 10b

Den Änderungsvorschlägen wird zugestimmt.

Zu Nr. 4b

Dem Änderungsvorschlag wird zugestimmt.

Der Begründung des Bundesrates ist insoweit zu folgen, als die Zuständigkeitsregelung den Ländern überlassen werden soll. Die Bundesregierung geht aber davon aus, daß die von der Landesregierung zur Anordnungsbehörde bestimmte Behörde im Falle der Beteiligung einer Bundesfernstraße im Auftrage des Bundes handelt. Dies folgt unmittelbar aus Artikel 90 Abs. 2 GG.

Zu Nr. 5

Dem Änderungsvorschlag wird nicht zugestimmt.

Gegen die Ersetzung der Worte „zuständigen Landesplanungsbehörden" in § 9 Abs. 1 des Entwurfs durch „zuständige Landesbehörden" bestehen Bedenken, weil der Kreis der anzuhörenden Behörden zu unbestimmt ist. Es ist auch entbehrlich, hier die Anhörung von Landesbehörden allgemein vorzusehen, weil der Änderungsvorschlag Nr. 4a die Mitwirkung der in Frage kommenden Landesbehörden schon in § 8 regelt.

Zu Nr. 7 bis 9

Den Änderungsvorschlägen wird nicht zugestimmt.

Sie wollen bei der Kostenregelung das Veranlassungsprinzip durch eine starre Aufschlüsselung ersetzen. Damit würde auch den übrigen Leitgedanken des Entwurfs, vor allem dem auf der Selbstverantwortlichkeit der Beteiligten beruhenden Vereinbarungsprinzip, die Grundlage entzogen, so daß das Ziel der Neuordnung überhaupt in Frage gestellt wäre.

Auf die Ausführungen des Bundesministers für Verkehr im Plenum des Bundesrates am 5. Februar 1960 wird Bezug genommen (vgl. Bericht über die 214. Sitzung des BR S. 290 ff.).

Ergänzend ist hervorzuheben, daß die Begründung zu den Änderungsvorschlägen in mehreren Punkten sachlich unzutreffend ist. Der Regierungsentwurf hat keineswegs in erster Linie das Ziel, die Deutsche Bundesbahn zu subventionieren, vielmehr soll für die Kostenregelung das Veranlassungsprinzip deshalb eingeführt werden, weil es die gerechteste Verteilung der Kosten für Maßnahmen an Kreuzungen ermöglicht. Auch die Behauptung, das Kreuzungsgesetz von 1939 habe die starre Kostenhalbierung deshalb eingeführt, weil die Anwendung des Veranlassungsprinzips nach den Erfahrungen der dreißiger Jahre zu unüberwindlichen Verwaltungsschwierigkeiten geführt habe, ist unrichtig. Meinungsverschiedenheiten zwischen den beteiligten Baulastträgern konnten zwar unter den verwaltungsmäßigen und haushaltsrechtlichen Voraussetzungen des damaligen Einheitsstaates durch eine starre Halbierung ohne Schwierigkeiten ausgeräumt werden; unter den heutigen geänderten verfassungsrechtlichen Gegebenheiten bedarf es aber einer materiellen und verfahrensmäßigen Lösung, die es allen Beteiligten ermöglicht, ihre Belange nach rechtsstaatlichen Grundsätzen wahrzunehmen.

Zu Nr. 10a und 10c

Den Änderungsvorschlägen wird nicht zugestimmt.

§ 17 des Entwurfs soll abweichende Regelungen über die Erhaltung von Anlagen an bestehenden Kreuzungen beseitigen, um für die Zukunft klare Verantwortlichkeiten zu schaffen und gleichzeitig die Verwaltung zu vereinfachen.